ARREST VAN HET HOF (Achtste kamer)

12 oktober 2016*

„Prejudiciële verwijzing — Richtlijn 96/75/EG — Voorschriften inzake bevrachting en prijsvorming op het gebied van goederenvervoer over de binnenwateren — Reikwijdte — Artikel 1, onder b) — Begrip ‚vervoerder' — Artikel 2 — Vrijheid van contractsluiting en prijsonderhandeling"

In zaak C-92/15,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door het hof van beroep Antwerpen (België) bij beslissing van 15 december 2014, ingekomen bij het Hof op 25 februari 2015, in de procedure

Sven Mathys

tegen

De Grave Antverpia NV,

wijst HET HOF (Achtste kamer),

samengesteld als volgt: M. Vilaras, kamerpresident, J. Malenovský en D. Šváby (rapporteur), rechters,

advocaat-generaal: M. Bobek,

griffier: A. Calot Escobar,

gezien de stukken,

gelet op de opmerkingen van:

— De Grave Antverpia NV, vertegenwoordigd door T. Kegels, advocaat,

— de Europese Commissie, vertegenwoordigd door L. Nicolae en F. Wilman als gemachtigden,

gelet op de beslissing, de advocaat-generaal gehoord, om de zaak zonder conclusie te berechten,

het navolgende

* Procestaal: Nederlands.

Arrest

1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 1, onder b), en artikel 2, van richtlijn 96/75/EG van de Raad van 19 november 1996 houdende voorschriften inzake bevrachting en prijsvorming in de sector nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren in de Gemeenschap (PB 1996, L 304, blz. 12).

2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen Sven Mathys en De Grave Antverpia NV (hierna: „DGA") over de geldigheid en de uitvoering van een overeenkomst waarbij DGA aan Mathys het vervoer van zand per binnenschip tussen twee bepaalde plaatsen op het Belgische grondgebied, tussen 1 maart 2005 en 31 december 2006, heeft opgedragen.

Toepasselijke bepalingen

Unierecht

3 De eerste, de derde en de vijfde overweging van richtlijn 96/75 luiden als volgt:

„Overwegende dat de groeiende problemen in verband met de verzadiging van wegen en spoorwegen, de veiligheid van het vervoer, het milieu, de energiebesparing en de levenskwaliteit van de burger, in het algemeen belang een verdere ontwikkeling en een betere benutting van de mogelijkheden van het vervoer over de binnenwateren noodzakelijk maken, met name door versterking van zijn concurrentievermogen;

[...]

Overwegende dat de goede werking van de binnenmarkt op het gebied van het goederenvervoer over de binnenwateren een op grotere commerciële flexibiliteit gerichte aanpassing vereist van de organisatie van de bevrachtingssystemen volgens toerbeurt, teneinde te komen tot een stelsel van vrije bevrachting en vrije vorming van vervoersprijzen;

[...]

Overwegende dat het, in naleving van het subsidiariteitsbeginsel, zowel noodzakelijk als voldoende is om op communautair niveau een eenvormig tijdschema vast te stellen voor de geleidelijke vrijmaking van de markt, waarbij de lidstaten de verantwoordelijkheid voor de tenuitvoerlegging van de liberalisering wordt gelaten".

4 Overeenkomstig de in artikel 1, onder a), van richtlijn 96/75 gegeven definitie, wordt onder een „bevrachtingssysteem volgens toerbeurt" in wezen een systeem verstaan waarbij de aanvragen van scheepsruimte op een beurs tegen vastgestelde prijzen tussen de schippers worden verdeeld.

5 Overeenkomstig artikel 1, onder b), van deze richtlijn wordt onder „vervoerder" verstaan, een eigenaar of exploitant van één of meer binnenschepen.

6 Artikel 2 van de richtlijn bepaalt:

„Op het gebied van het nationale en internationale goederenvervoer over de binnenwateren in de Gemeenschap worden door de betrokken partijen vrij overeenkomsten gesloten en wordt vrij over de prijzen onderhandeld."

7 De artikelen 3 tot en met 6 van richtlijn 96/75 bevatten een overgangsregeling, die op 1 januari 2000 afliep. Behalve in de in artikel 1, onder a), van de richtlijn genoemde definitie van „bevrachtingssysteem volgens toerbeurt" komt de term „vervoerder" uitsluitend voor in de bepalingen die betrekking hebben op die regeling, namelijk in artikel 3, tweede streepje, en artikel 6, eerste en tweede streepje, van de richtlijn.

8 Daarnaast voorzien de artikelen 7 en 8 van de richtlijn in een mechanisme door middel waarvan de Europese Commissie in geval van ernstige verstoring van de markt van goederenvervoer over de binnenwateren passende maatregelen kan nemen, met name maatregelen die iedere verdere toename van de op die markt aangeboden vervoerscapaciteit moeten tegengaan, onverminderd verordening (EEG) nr. 1101/89 van de Raad van 27 april 1989 betreffende de structurele sanering van de binnenscheepvaart (PB 1989, L 116, blz. 25), die destijds van kracht was en die was bedoeld om de in bepaalde delen van deze markt vastgestelde structurele overcapaciteit tegen te gaan door middel van het slopen van de schepen.

9 De artikelen 9 tot en met 11 van richtlijn 96/75, ten slotte, preciseren respectievelijk de wijze van omzetting van de bepalingen ervan, de datum van inwerkingtreding en het feit dat de richtlijn gericht is tot de lidstaten.

Belgisch recht

10 De nationale regelgeving die van belang is voor het hoofdgeding bestaat in wezen uit de Wet op de binnenbevrachting van 5 mei 1936 (*Belgisch Staatsblad* van 10 juni 1936, blz. 4190) en de Wet betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer van 26 juni 1967 (*Belgisch Staatsblad* van 27 september 1967, blz. 10121).

11 Uit de verwijzingsbeslissing volgt dat artikel 1 van de Wet op de binnenbevrachting van 5 mei 1936 bepaalt dat deze wet van toepassing is op alle overeenkomsten die ten doel hebben een binnenschip te gebruiken voor vervoer of opslag van goederen, voor zover niet anders is bedongen.

12 Artikel 3 van deze wet bepaalt met name dat voor de toepassing ervan wordt verstaan onder „bevrachter", degene die als tussenpersoon optreedt voor het sluiten van een bevrachtingsovereenkomst (hierna ook: „bevrachtingsmakelaar"), onder „afzender", degene die het schip laadt in de afvaarthaven, en onder „schipper", de schipper-eigenaar of de zetschipper.

13 Uit de Wet op de binnenbevrachting van 5 mei 1936 volgt dat de provisie van de bevrachtingsmakelaar door de schipper verschuldigd is en opeisbaar is vanaf het ogenblik dat het cognossement aan de schipper ter ondertekening is voorgelegd, ongeacht het bedrag van de vracht dat aan de schipper werkelijk betaald wordt op het einde van de reis. Krachtens dezelfde wet mag de provisie in geen geval 10 % van de vracht te boven gaan, op straffe van verval van het recht op provisie van de bevrachtingsmakelaar.

14 Uit de verwijzingsbeslissing volgt tevens dat de Wet betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer van 26 juni 1967 in het hoofdgeding is ingeroepen. Artikel 1, leden 1 en 2, van deze wet bepaalt dat deze wet onder „vervoercommissionair" verstaat, elke persoon die, tegen vergoeding, de verbintenis aangaat een transport van goederen te verrichten en dit transport in eigen naam door derden doet uitvoeren, en onder „vervoermakelaar", elke persoon die, tegen vergoeding, twee of meer personen met elkaar in contact brengt met het oog op het wederzijds sluiten van een vervoersovereenkomst, en die, ingeval hij bij het sluiten van die overeenkomst optreedt, dit slechts doet in hoedanigheid van vertegenwoordiger van zijn lastgevers.

Hoofdgeding en prejudiciële vraag

15 Op 1 december 2004 heeft DGA, de „vervoerder”, een vervoersovereenkomst gesloten met SCR Sibelco NV (hierna: „Sibelco”), de „opdrachtgever”, waarbij DGA zich heeft verbonden tot het vervoer van zand over de binnenwateren tussen twee bepaalde plaatsen op het Belgische grondgebied in de periode van 1 december 2004 tot en met 31 december 2006. De overeengekomen vrachtprijs, te weten de vervoersprijs, is niet bekendgemaakt aan de verwijzende rechter.

16 Uit de verwijzingsbeslissing blijkt dat DGA zelf geen binnenschip bezat.

17 Begin 2005 heeft DGA met Mathys, de eigenaar van een binnenschip, onderhandeld over de vrachtprijs die DGA aan Mathys zou moeten betalen voor de transporten ter uitvoering van die overeenkomst, welke prijs varieerde naargelang Mathys al dan niet een raamovereenkomst met DGA zou willen sluiten.

18 Na een proefperiode heeft DGA, als opdrachtgever, op 1 maart 2005 een dergelijke raamovereenkomst met Mathys, als vervoerder, gesloten, waarbij Mathys de transporten zou verrichten die concreet overeenstemden met de door DGA jegens Sibelco overeengekomen verplichtingen.

19 De overeengekomen vrachtprijs bedroeg 3,37 EUR per ton vervoerd zand, andere vergoedingen inclusief, onder voorbehoud van een aanpassingsclausule naargelang van de prijsevolutie van gasolie, terwijl aan DGA een commissie van 4 % verschuldigd was. In deze raamovereenkomst werd nog nader gespecificeerd dat zij was opgesteld op basis van de door de verlader, te weten Sibelco, opgegeven hoeveelheid goederen, en dat Mathys zich ertoe verbond zijn schip uitsluitend ter uitvoering van deze raamovereenkomst in te zetten.

20 Nadat Mathys eenzijdig de uitvoering van de hiervoor genoemde raamovereenkomst had beëindigd, heeft Mathys DGA gedaagd tot betaling van meerdere bedragen, waaronder een bedrag waarvan de hoogte bij gebrek aan de daarvoor benodigde gegevens – met name het bedrag van de tussen DGA en Sibelco overeengekomen vrachtprijs – niet kan worden vastgesteld, en welk bedrag overeenkomt met het vrachtverschil tussen de door Sibelco aan DGA en door DGA aan Mathys betaalde vracht uit hoofde van de door Mathys verrichte zandtransporten, naast mogelijk onterecht door hem aan DGA betaalde commissies (hierna: „schadevergoeding uit hoofde van vrachtverschil”). DGA heeft jegens Mathys een tegeneis tot betaling van schadevergoeding wegens wederrechtelijke verbreking van deze raamovereenkomst ingesteld.

21 De beslissing in eerste aanleg kwam deels tegemoet aan het verzoek van Mathys, zonder aan hem een schadevergoeding uit hoofde van vrachtverschil toe te kennen, verklaarde de wedereis van DGA toelaatbaar en gelastte een expertise teneinde de schade te begroten die DGA heeft geleden ten gevolge van de verbreking van de raamovereenkomst door Mathys.

22 Mathys heeft in het door hem tegen deze beslissing ingestelde hoger beroep zijn vordering tot schadevergoeding uit hoofde van vrachtverschil herhaald.

23 In dat kader heeft hij met name aangevoerd dat overeenkomstig artikel 1, onder b), van richtlijn 96/75 enkel de eigenaar of de exploitant van een binnenschip in hoedanigheid van vervoerder een vervoersovereenkomst mag sluiten. Een ander dan de eigenaar of exploitant van een binnenschip is derhalve dan ook niet gerechtigd in die hoedanigheid een dergelijke overeenkomst te sluiten, en een nationale wet, in dit geval de Wet betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer van 26 juni 1967, kan er niet toe leiden dat een ander dan de eigenaar of exploitant een vervoersovereenkomst sluit in de hoedanigheid van vervoerder.

24 Hij heeft eveneens aangevoerd dat de praktijk die erin bestaat dat een ander dan de eigenaar of de exploitant van een binnenschip een vervoersovereenkomst sluit met een verlader om vervolgens de noodzakelijke diensten ter uitvoering van die overeenkomst door de eigenaar of de exploitant van een binnenschip te laten uitvoeren tegen andere voorwaarden en tegen een lagere vrachtprijs dan in de overeenkomst genoemd, zonder dat deze eigenaar of exploitant daarvan op de hoogte is, in strijd is met artikel 2 van richtlijn 96/75.

25 Volgens Mathys volgt hieruit dat DGA niet als een vervoerder moet worden aangemerkt maar als een bevrachtingsmakelaar, te weten een „bevrachter" in de zin van artikel 3 van de Wet op de binnenbevrachting van 5 mei 1936, in die zin dat een vervoersovereenkomst geacht moet worden direct tussen Sibelco en Mathys te zijn gesloten. DGA heeft zich op onrechtmatige wijze jegens Sibelco voorgedaan als vervoerder, met als enige doel de van openbare orde zijnde regeling inzake de begrenzing van het commissieloon van de bevrachtingmakelaar te omzeilen.

26 Gelet op het betoog van Mathys is de verwijzende rechter van oordeel dat de uitkomst van het geding mogelijk afhangt van de verenigbaarheid van artikel 3 van de Wet op de binnenbevrachting van 5 mei 1936 met richtlijn 96/75.

27 In die omstandigheden heeft het hof van beroep Antwerpen (België) de behandeling van de zaak geschorst en het Hof de volgende prejudiciële vraag voorgelegd:

„Is artikel 3 van de Belgische wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting verenigbaar met artikel 1 en 2 van de richtlijn 96/75/EG in zoverre een [eigenaar] noch exploitant van een binnenschip een vervoersovereenkomst voor goederenvervoer over de binnenwateren als vervoerder zou afsluiten en niet zou optreden als tussenpersoon ‚bevrachter' in de zin van artikel 3 [van deze wet]?"

Beantwoording van de prejudiciële vraag

28 Met zijn vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of in het kader van activiteiten van goederenvervoer over de binnenwateren, artikel 1, onder b), van richtlijn 96/75, voor zover daarin een „vervoerder" wordt gedefinieerd als een eigenaar of exploitant van één of meer binnenschepen, en artikel 2 van deze richtlijn, voor zover daarin is bepaald dat op dit gebied door de betrokken partijen vrij overeenkomsten worden gesloten, aldus moeten worden uitgelegd dat zij zich verzetten tegen een nationale regeling, zoals van toepassing op het hoofdgeding, die een persoon die niet aan deze definitie voldoet, toestaat een vervoersovereenkomst te sluiten in de hoedanigheid van vervoerder.

29 Allereerst volgt uit de eerste, de derde en de vijfde overweging, alsmede uit artikel 1, onder a), en artikel 2 van richtlijn 96/75, dat deze richtlijn als voornaamste doel heeft een einde te maken aan een bijzonder bevrachtingsbeurssysteem dat, door aan de schippers een toerbeurt en vastgestelde vervoersprijzen op te leggen, hun recht beperkte om overeenkomsten met opdrachtgevers te sluiten. Nu dit systeem wordt beschouwd als een belemmering voor de ontwikkeling en het concurrentievermogen van het goederenvervoer over de binnenwateren in de Europese Unie, beoogt deze richtlijn de interne markt op dit gebied te liberaliseren door met ingang van 1 januari 2000 ten eerste een stelsel van vrije bevrachting in te stellen, waarbij het bevrachtingssysteem volgens toerbeurt wordt afgeschaft, en ten tweede een stelsel van vrije vorming van vervoersprijzen, waarbij elk stelsel van vooraf vastgestelde verplichte vervoersprijzen wordt opgeheven.

30 Om deze reden bevat artikel 2 van richtlijn 96/75 de hoofdregel van deze richtlijn, volgens welke op het gebied van goederenvervoer over de binnenwateren „door de betrokken partijen vrij overeenkomsten [worden] gesloten en [...] vrij over de prijzen [wordt] onderhandeld". Vastgesteld moet worden dat de bewoordingen van deze bepaling op geen enkele manier de kring van partijen die dergelijke overeenkomsten mogen sluiten, beperken tot slechts die personen die voldoen aan de definitie van „vervoerder" als bedoeld in artikel 1, onder b), van deze richtlijn. Door het gebruik van

de bewoordingen „de betrokken partijen”, zonder deze nader te definiëren, sluit artikel 2 niet uit dat een persoon die niet de hoedanigheid van „vervoerder” in de zin van artikel 1, onder b), heeft, een vervoersovereenkomst op dit gebied kan sluiten.

31 Wat artikel 1, onder b), van richtlijn 96/75 betreft, waarin het begrip „vervoerder” voor de toepassing van deze richtlijn wordt gedefinieerd als „een eigenaar of exploitant van één of meer binnenschepen”, moet worden opgemerkt dat de bewoordingen van deze bepaling er op geen enkele manier op duiden dat het van belang is de hoedanigheid van „vervoerder” in de zin van die bepaling te hebben om een vervoersovereenkomst op het gebied van goederenvervoer over de binnenwateren te kunnen sluiten.

32 Bovendien moet worden vastgesteld dat richtlijn 96/75 het begrip „vervoerder” enkel in de artikelen 3 en 6 gebruikt, in verband met de overgangsperiode waarin wordt afgeweken van het in artikel 2 van deze richtlijn neergelegde beginsel, welke periode op 1 januari 2000 ten einde is gekomen. De in artikel 1, onder b), van de richtlijn bedoelde definitie heeft bijgevolg vanaf die datum juridisch geen betekenis meer en daaraan komt in een context zoals aan de orde in het hoofdgeding geen relevante normatieve waarde toe.

33 Hieruit volgt dat richtlijn 96/75 zich er in het bijzonder toe beperkt de twee elementen te verbieden die kenmerkend zijn voor de werking van het bevrachtingssysteem volgens toerbeurt, te weten het systeem van verdeling in de volgorde waarin de schepen beschikbaar komen en van de vastgestelde prijzen. De richtlijn heeft derhalve niet tot doel om op algemene wijze overeenkomsten inzake goederenvervoer over de binnenwateren te reguleren.

34 Aangezien richtlijn 96/75 op geen enkele wijze de tussenkomst van een partij in de hoedanigheid van „bevrachtingsmakelaar” of „bevrachter” bij een overeenkomst op het gebied van goederenvervoer over de binnenwateren noemt, regelt deze richtlijn derhalve op geen enkele wijze de tussenkomst van bevrachtingsmakelaars of van personen die, zonder zelf over de middelen te beschikken om een vervoeractiviteit over de binnenwateren uit te voeren, zich echter persoonlijk ertoe verbinden om een dergelijk transport uit te voeren door een beroep te doen op de diensten van een schipper. De kwalificatie in het nationale recht van een partij bij deze overeenkomsten als zijnde „bevrachtingsmakelaar” of „bevrachter” staat dan ook los van de uitlegging van deze richtlijn.

35 Uit de overwegingen en de relevante bepalingen van richtlijn 96/75 volgt dan ook dat deze richtlijn niet alle aspecten regelt – en dus neutraal is ten aanzien daarvan – die de prejudiciële vraag aan de orde stelt, namelijk of men over een schip moet beschikken om als vervoerder rechtsgeldig een overeenkomst op het gebied van goederenvervoer over de binnenwateren te kunnen sluiten.

36 Gelet op bovenstaande overwegingen dient op de gestelde vraag te worden geantwoord dat in het kader van activiteiten van goederenvervoer over de binnenwateren, artikel 1, onder b), van richtlijn 96/75, voor zover daarin een „vervoerder” wordt gedefinieerd als een eigenaar of exploitant van één of meer binnenschepen, en artikel 2 van deze richtlijn, voor zover daarin is bepaald dat op dit gebied door de betrokken partijen vrij overeenkomsten worden gesloten, aldus moeten worden uitgelegd dat zij zich niet verzetten tegen een nationale regeling zoals van toepassing op het hoofdgeding, die een persoon die niet aan deze definitie voldoet, toestaat een vervoersovereenkomst te sluiten in de hoedanigheid van vervoerder.

Kosten

37 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Achtste kamer) verklaart voor recht:

In het kader van activiteiten van goederenvervoer over de binnenwateren moeten artikel 1, onder b), van richtlijn 96/75/EG van de Raad van 19 november 1996 houdende voorschriften inzake bevrachting en prijsvorming in de sector nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren in de Gemeenschap, voor zover daarin een „vervoerder" wordt gedefinieerd als een eigenaar of exploitant van één of meer binnenschepen, en artikel 2 van deze richtlijn, voor zover daarin is bepaald dat op dit gebied door de betrokken partijen vrij overeenkomsten worden gesloten, aldus worden uitgelegd dat zij zich niet verzetten tegen een nationale regeling zoals van toepassing op het hoofdgeding, die een persoon die niet aan deze definitie voldoet, toestaat een vervoersovereenkomst te sluiten in de hoedanigheid van vervoerder.

ondertekeningen